



ITALIA

VIAGGIO PITTORESCO

DALL'ALPI ALL'ETNA

DI

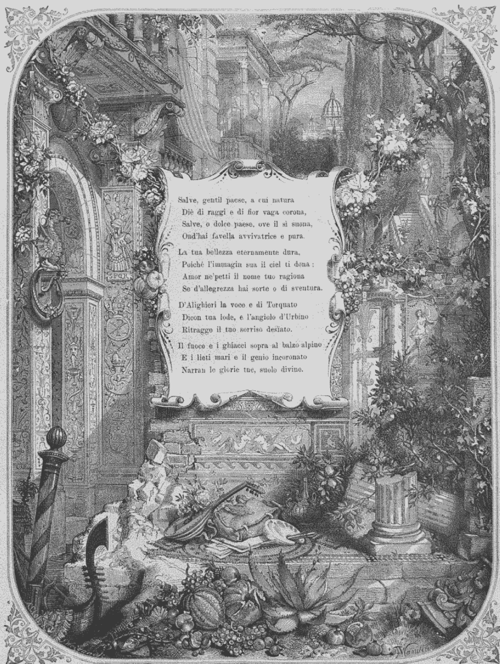
C. STIELER, E. PAULUS, W. KADEN

QUARTA EDIZIONE



MILANO
FRATELLI TREVES, EDITORI
1890.

Milano. Tip. Fratelli Treves.


Salve, gentil paese, a cui natura
Diè di raggi e di fior vaga corona,
Salve, o dolce paese, ove il sì suona,
Ond'hai favella avvivatrice e pura.

La tua bellezza eternamente dura,
Poichè l'immagin sua il ciel ti dona:
Amor ne'petti il nome tuo ragiona
Se d'allegrezza hai sorte o di sventura.

D'Alighieri la voce e di Torquato
Dicon tua lode, e l'angiolo d'Urbino
Ritragge il tuo sorriso desïato.

Il fuoco e i ghiacci sopra al balzo alpino
E i lieti mari e il genio incoronato
Narran le glorie tue, suolo divino.

LIBRO PRIMO.

DALL'ALPI ALL'ARNO

LE GRANDI VIE PER L'ITALIA

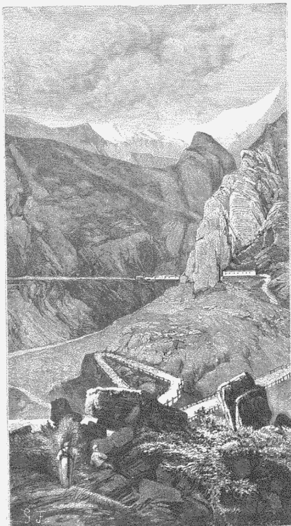
PEL MONCENISIO.

Il bel paese, ch'è maraviglia del mondo, noi pigliamo a considerare: Italiani, sentiamo balzarci il cuore per la gioia nel favellare della nostra magica patria. Essa ha forma di penisola estesa su trentatrè milioni di ettare fra il 24° e il 36° meridiano, fra il 33° e il 47° parallelo. A settentrione e a ponente ha la corona delle alpi Marittime, Cozie, Graie, Pennine, Leponzie, Retiche, Carniche, Giulie, le quali disegnano una specie di semicerchio, una linea d'anfiteatro di 1562 chilometri dal Varo fino al golfo del Quarnero ch'è sul lembo della Dalmazia.

Que' monti, in vista aspri, severi, terribili hanno in grembo vastissime valli, incanto dell'occhio artistico. Alcune d'esse per poco rientrano in mezzo a quelle gole di montagne, altre profondamente, com'è a dire della Valtellina e della Leventina, del Piave e d'Aosta.

Là dove le Alpi si avvicinano al golfo ligure ecco distaccarsi la catena serpeggiante degli Appennini che solca pel mezzo l'Italia peninsulare, ed elevandosi fino al Valentino e al Gran Sasso d'Italia di quivi declina nella Puglia onde fra Venosa e Potenza, dividendosi come in due bracci il ramo principale, l'un d'essi volge all'estremo dell'Abruzzo, l'altro al paese de' Salentini.

Laonde l'Italia continentale ha un pendìo di alpi che volgesi al mar Adriatico e al Po, e l'Italia peninsulare viene formata dai due versanti dell'Appennino, l'uno verso l'Adriatico, l'altro verso il mar Tirreno.



STRADA SOPRA AL MONCENISIO.

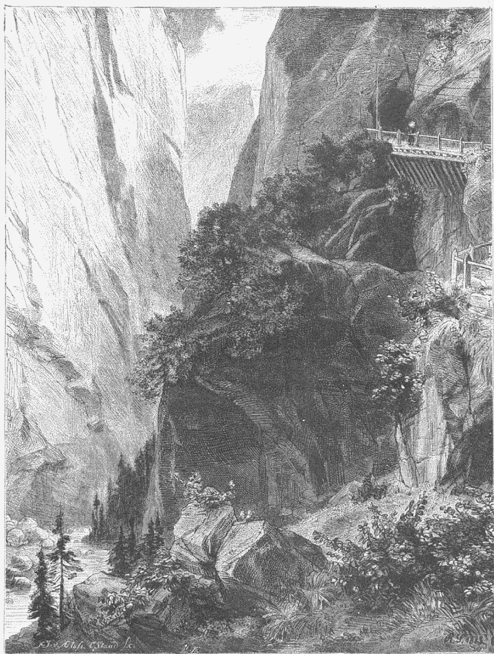
L'Italia si tenne da prima delineata al paese meridionale fra i seni Sametico e Icilatico, che oggi diciamo di S. Eufemia e di Squillace, poi, dileguatisi i nomi dei singoli popoli, i nomia di Saturni, Tirennia Japigia. Ausonia. Enotria o terra de' venti. Esperia o terra occidentale, si succedevano e si perdevano come per incanto all'avvicendarsi dei nuovi casi. Nella guerra Sociale il desiderio di opporsi al predominio di Roma fe' sorgere il nome d'*Italica* contro a quello di Roma, e i confini di quella furon segnati dal fiume Macra a ponente, dal Rubicone a levante.

Anch'oggi più o meno i confini d'Italia sono i medesimi; i quali noi con rapido passo valicheremo, accennando qua e là ciò che parrà meglio degno di considerazione.

Noi non scriviamo una storia. Essa fu tolta a narrare da quel grande milanese ch'è Cesare Cantù, il quale agli storici antichi di tanto andò innanzi coll'ingegno e col sapere, di quanto un piccolo ed imperfetto abbozzo sorpassa ben compito lavoro.

E che scriverem noi, e che fornirem noi? Una semplice guida? No, la guida d'Italia, quale si porge agli stranieri che traggono a vedere il nostro bel giardino, è libro muto, e privo di poesia e di vita: noi offrendo il bel panorama de' nostri monumenti, delle nostre incantevoli vedute faremo di accompagnare codesta manifestazione dell'arte e della natura colla parola dell'artista, dell'ammiratore.

Starà bene sul nostro labbro la lode di noi stessi? Non siam noi che ci diciamo l'encomio colla presunzione dell'orgoglioso, è la natura che ci fa lieti di quest'asserzione nella quale non è orgoglio, perchè non ci siam fatta da noi questa bella regione, nè meritammo prima di nascere di averla a patria.



VIA MALA — BUCO PERDUTO.

Del resto accetteremo lungo il nostro cammino la scorta di tre dotti stranieri contemporanei, i signori Carlo Stieler, Edoardo Paulus, e Voldemaro Kaden, che godono grande fama in Germania.

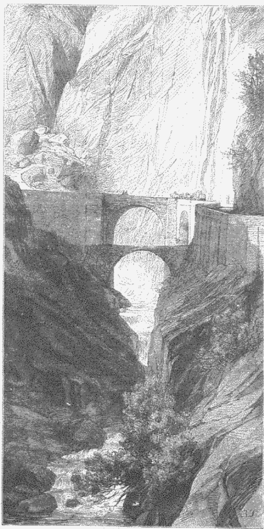
Fingiamoci viaggiatori: diamo uno sguardo alle grandi vie che conducono in Italia; pur troppo queste vie ci riducono a mente tristi memorie; su d'esse son pur anco le orme de' nostri invasori, chè questi fornirono i solchi che noi chiamiamo col nome di vie. Le vie son fatte per venire a noi; e la bellezza del nostro paese pur troppo chiamò cotesti importuni visitatori, i quali con gioia desolarono la nostra patria e si tolsero diletto di riscaldarsi al sole che vivo rifulge per mezzo al nostro cielo di zaffiro.

Ma eccoci in su la prima via. Siamo al Monte Cinesio: *monte delle ceneri*, *mons cinerum*; il quale vuolsi togliesse nome da molti boschi che gli facevan corona, e d'ogni parte lo cingevano, i quali ora son ridotti in cenere. Eccovi dinanzi le alpi Cozie, e le tacite e maestose cime del Caro, della Levanna, del Monginevro e del Gran Paradiso; in mezzo ad esse s'eleva il Cenisio: egli forma il nodo del Passo ove si toccano le alpi Graje e le alpi Cozie. Quivi è quel deserto cui traversa l'antica via detta *Signorìa*, che dalla Francia mette in Italia. Veggonsi sul passo scogli affranti, rupi scheggiate, orridi e pittoreschi scogli, quasi sempre velati da grigie nubi, e coperti di dense nevi. I loro nomi selvaggi sono Rocciamelone e le Ronche.

Il Moncenisio è il re delle Alpi: egli ha la sua bella vegetazione; tra i cespugli che lo cingono vedesi levar il capo la graziosa betulla, la rosa delle Alpi, la quale sorge frammezzo alle fenditure del monte e di buon grado s'unisce alla *viola del Cinesio*. Questi fiori stan lì solitari, e non han la ventura di esser scelti a ornamento de' giovinetti nelle feste, ma nella loro solitudine sono pur belli e hanno la loro poesia.

Per altro qui tutto è grave spettacolo e il silenzio vien rotto a quando a quando dalla precipite valanga di neve che rotola di balzo in balzo e dal fischio de'venti. Da un lato della via vedesi il piccolo lago dalle smorte acque, vicino al quale sorge la Cinesia. Le nevi coprono per sette mesi dell' anno le sue grigie mura. Dalla parte d'ovest, sulla riviera del lago, in mezzo alla cupa solitudine siede il piccolo ospizio fondato dai Carolingi, e rimesso a nuovo dal Bonaparte che piaceasi per questo chiamarsi l'erede di Carlo Magno. Ivi furono un giorno raccolti in caserma migliaia di soldati, e la fantasia ti dipinge vivamente al guardo le moltitudini armate che vi passavano e ti fa udire il rumor grave delle artiglierie, che traevano quivi per mezzo a nevosi sentieri. Solo poche fabbriche cingono ora l'ospizio ove s'accolgono guardiani, cui è affidato l'incarico di badare alle vie e sgombrarle dalle nevi. Codesti solitari abitatori dei monti stann'ivi pure a conforto dei viandanti, a' quali la bufera è tremendamente piena di pericoli: e quando i venti savoiardi e lombardi, levandosi a grande furore, fanno udire urli come di belve su quelle orride cime, essi traggono in cerca dei sepolti dalle nevi. Ma qui dove urlano i venti, e dove le belve s'aggirano, e l'aquila roteandosi a volo cerca inaccessi nidi, si compirono eroiche gesta che la storia ha tracciate nelle sue pagine con note immortali.

Di quivi Annibale s'affacciò arditamente terribile, vagheggiando col cupido pensiero la vittoria, e di quivi Costantino e Carlo Magno trasser con guerresche brame, e le loro maestose fisonomie stan lì dipinte dalla storia, e le loro ombre perennemente s'aggirano su quelle solitarie giogaie, e par tuttora udire il fremito delle armi traverso il perpetuo turbinare dei venti e il cader delle nevi.



IL PONTE DEL DIAVOLO, SUL GOTTARDO.

Un giovine re di 26 anni passò que' luoghi, non desideroso di opprimere, ma di ottenere perdonanza. Que' geli infausti non furono ostacolo alla sua brama. Era Enrico IV che traeva a' piedi d'un Pontefice.

Ma questo grande monte teneva a così dire il germe d'una via che avrebbe unita la Savoia all'Italia. L'ingegno umano meditò un'opera sublime, il foramento di quella rupe, e non fallì nell'impresa.

Nel 1857 si cominciò il lavoro dal lato di Bardonecchia per gl'Italiani, dal lato di Modane per i Savoiardi, i quali davan mano ai primi scrollamenti.

S'avea a fornire un cunicolo di 12,220 metri pel passaggio della ferrovia. Questa galleria dovea avere 7 metri di altezza e 8 di larghezza, e dovea elevarsi fino al punto centrale di metri 1,338 sopra i confini del mare (1).

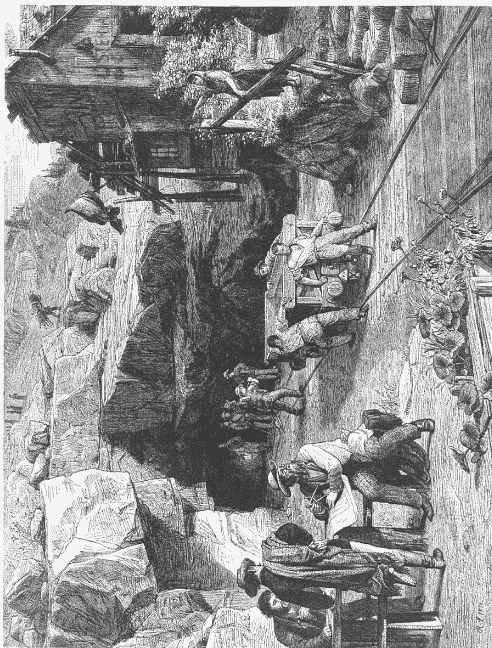
Gl'ingegneri Grandis, Grattoni, Sommeiller erano a capo della grande opera. Difficoltà immense si facevano innanzi, ma tutte le difficoltà vince la potenza dell'ingegno, la quale tanto volentieri si disprezza dai gufi orgogliosi.

Il difetto dell'aria, senza la quale la vita vien meno, non solo non sgomentò gl'ingegneri, ma pose nelle loro mani il modo di rendere l'impresa meglio agevole.

Per mezzo di macchine compressorie che riducevano l'aria in appositi serbatoi alla densità di

(1) Le ultime misure dirette della galleria dimostrarono che la lunghezza del traforo rettilineo è di metri 12,233·55 e la distanza fra i due imbocchi, riunitavi quella dei tratti in curva, di metri 12,830.

Senza riandare sulla storia di questo colossale lavoro, ricorderemo solamente come, incominciata nel 1857 l'escavazione della galleria, nei primi quattro anni fu condotta a mano, fino a che nel 1860 dalla parte di Bar-



I LAVORI PER LA GALLERIA DEL GOTTARDO.

sei atmosfere, non pure si ottenne la facilità di respirazione, ma si spinsero macchine perforatrici, le quali per molti succhielli faceano nel masso fori di metri 0,90, in cui era posta la polvere per le mine.

Fell inventò nel 1862 la locomotiva acconcia a salire pe'pendii, la quale riuscì oltre ogni dire utile per l'ertezza de'clivi; laonde l'ingegno, come avvisammo, fe'dileguare ogni difficoltà.

E quello che avea vagheggiato l'ingegno umano non fu più una idea, ma un fatto. Il giorno 17 settembre del 1871 fu con grande solennità d'apparato e fragoroso convenire di genti aperta questa maravigliosa via e fu plaudito a una delle più belle imprese del nostro secolo.

Quali impressioni avvengono nell'animo del viaggiatore che trae dal sud della Francia verso la Savoia e si volge al foro del Moncenisio! Ecco in mezzo ad ampie campagne, sulle quali sorgono rare capanne e case povere di contadini, apparire le prime roccie del maestoso monte. Pare che la natura a poco a poco divenga più deserta. Vedesi lontano qualche misero paesello come un gruppo di sassi sul campo d'un cimitero. Fra le vallate, che all'occhio maravigliato s'aprono e si chiudono come ad incanto, si distende una via formata dalla mano dell'uomo che lottò colla natura e la vinse. I luoghi divengono più selvaggi, più pittoreschi per maestosa orridezza: eccoci innanzi a colossali scogli: par che qui la natura abbia posto potente ostacolo al viandante, e par che dica: non andrai più oltre. Ma ecco il sibilo della ferrovia; noi siamo a Modane, all'ultima stazione dal lato della Savoia. Modane è a cavaliere d'uno scoglio, la cui cerchia può percorrersi in meno d'un'ora. Poche linee di case biancheggiano su questa rupe. I lavoratori del foro popolarono il piccolo scoglio. Ecco il segno della partenza. La locomotiva piglia a salire vincendo la ripidezza del clivo. Si scorgono già come in un fondo i tetti delle case di Modane, la quale par fuggitiva al nostro sguardo. Ancora un sibilo ed eccoci in mezzo a tenebre dense. Ci circonda la notte del Caos. L'aria si fa meno respirabile, si schiudono le finestre e n'entra una brezza vaporosa: il cuore non teme il pericolo, perchè il temerlo sarebbe vano.

donecchia si fece la prima applicazione delle perforatrici a macchina, le quali poi nel 1863 furono messe in azione anche dal lato di Modane, recando un notevole progresso negli avanzamenti nei due imbocchi.

In quanto alle pendenze, se n'erano dapprima progettate due sole, ma poi ne furono adottate diverse, di cui la massima è quella del 23 per mille sopra una lunghezza di metri 6,273 sul versante nord.

La durata del tragitto varia fra i 45 e i 20 minuti, riuscendo generalmente maggiore da Modane a Bardonecchia, poichè vi è da superare una salita con un declivio di 132 metri.

I timori principali che si fondavano sulla elevazione di temperatura e sul fastidio che potesse arrecare il fumo, si sono mostrati insussistenti. La temperatura nell'interno della galleria non si eleva al disopra dei 24°, e il fumo, sia per l'ampiezza della sezione data al traforo, sia per il movimento naturale dell'aria, non reca alcun incomodo ai viaggiatori e neppure al personale viaggiante.

Lungo tutta la galleria vi sono dei fanali a gaz posti alla distanza di 500 metri l'uno dall'altro.

Questa illuminazione serve a rendere meno penosa l'impressione di sì lungo tragitto nelle viscere della terra. Fu pure adottato un nuovo sistema di illuminazione a gaz per le vetture. Il gaz illuminante compresso a sette atmosfere è rinchiuso in due solidi serbatoi di lamiera di ferro, contenenti ciascuno 850 litri e collocati nei vagoni dei bagagli. Uscendo da questi recipienti, il gaz passa per un apparecchio regolatore della pressione e percorre il convoglio sopra l'imperiale delle vetture, longitudinalmente, entro tubi elastici che si possono con facilità unire o separare. Da questi tubi il gaz passa nelle lanterne applicate al soffitto delle vetture nel modo ordinario.